

Kystvegkonferansen 2018

Kystvegen Bergen – Ålesund

«Gullkysten – der verdier blir skapt»

Jan-Ove Halsøy
Regionsjef, region 5

**UTEN
LASTEBILEN
STOPPER
NORGE**



www.lastebil.no



NLF er

- den største nærings- og arbeidsgiverforeningen for norsk landtransport av gods

NLF representerer

- 3 200 bedrifter
- 20 000 lastebiler
- 23 000 sysselsatte
- 30 mrd. kr i omsetning

NLF har

- medlemsbedrifter i alle fylker
- 9 kontorer i Norge
- Brussel-kontor



Visjon

- Norsk godstransport på vei får full aksept for sin nytte for samfunnet

Mål

- Tilrettelegge for effektiv og sikker godstransport

Verdier

- Lovlydig
- Bærekraftig
- Ansvarlig
- Kompetent
- Samlende

«På riktig side» endres til Fair Transport



NLF

NORGES LASTBILLEIER-FORBUND



TRYGG TRANSPORT
FRA ANSVARLIGE TRANSPORTØRER



INNØRING

Fair Transport



VI KJØRER TRAFIKKSIKERT

- Vi følger trafikkregler og hastighetsbegrensninger
- Vi følger regler for kjøre- og hviletid
- Vi laster og sikrer godset korrekt
- Vi kjører kun godkjente kjøretøy



VI KJØRER MILJØVENNLIG

- Vi er utdannet i sparsommelig kjøring
- Vi arbeider aktivt for å minske drivstofforbruket
- Vi har verktøy for å beregne miljøpåvirkningen
- Vi følger gjeldende kvalitets- og miljøplaner



VI TAR ANSVAR

- Vi gir vårt personell trygge ansettelse og arbeidsforhold
- Vi følger gjeldende lover, regler og forskrifter
- Vi har tillatelse, kunnskap og erfaring
- Vi følger en etisk policy

IF AKTIV SIKKERHET

KVALITET OG MILJØ PÅ VEG

NLF LEDERSKOLE

ISO SERTIFISERING



Utdrag fra kronikk til media:

Kystvegen må følge ytre alternativ, via Terøya. Dette skal være ein veg for kysten, ikkje ein ny tilførselsveg for midtre og indre deler av fylket. Det er kystområda mellom Florø, Svelgen og Måløy som no skal ha eit raskt og sikkert samanhengande vegsamband. Det blir derfor feil å argumentere for eit raskare samband til Førde, via Grov.

For lastebilnæringa, vil ytre trase gi eit betre samband via Terøya, framfor alternativet via Haukå Grov. Som storbrukar av denne vegen, med mange daglege transportar, må våre ønske vektleggast større betydning som målgruppe, en nokre få minutt kortare reisetid som meir sporadiske brukarar av sambandet ønskjer. Det er lett bevisleg at fellesskapet vil ha større nytte av ein rask og framtidretta veg med val av ytre trase.

Skal ein få byggje gode sambindingsvegar mellom hamnene og industrien på kysten, samtidig som ein også får opne opp for nye landområder som kan auke busetnad og industri, så er ytre vegval det klart mest framtidretta. Premissane for at dette blir realitet, ligg hos våre politikarar som klarer å sjå heilskapen i denne funksjonen, og kan velje den beste løysinga for framtida. Strekninga mellom Måløy og Florø er første del av Kystvegen Ålesund–Bergen, og den parsellen som er vedteken oppstart på i neste periode av RTP.

Styra i region 5 av Norges Lastebileier Forbund, som består av fylka Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal, har gjort eit val. Vår klare tilråding til politikarane på noverande fylkesting:

Sjå heilskapen i val av ytre trase, og gi oss det beste vegvalet for framtida. Vi er ei stor gruppe, som representerer mange arbeidsplassar, og vil ha stor nytte av dette sambandet.

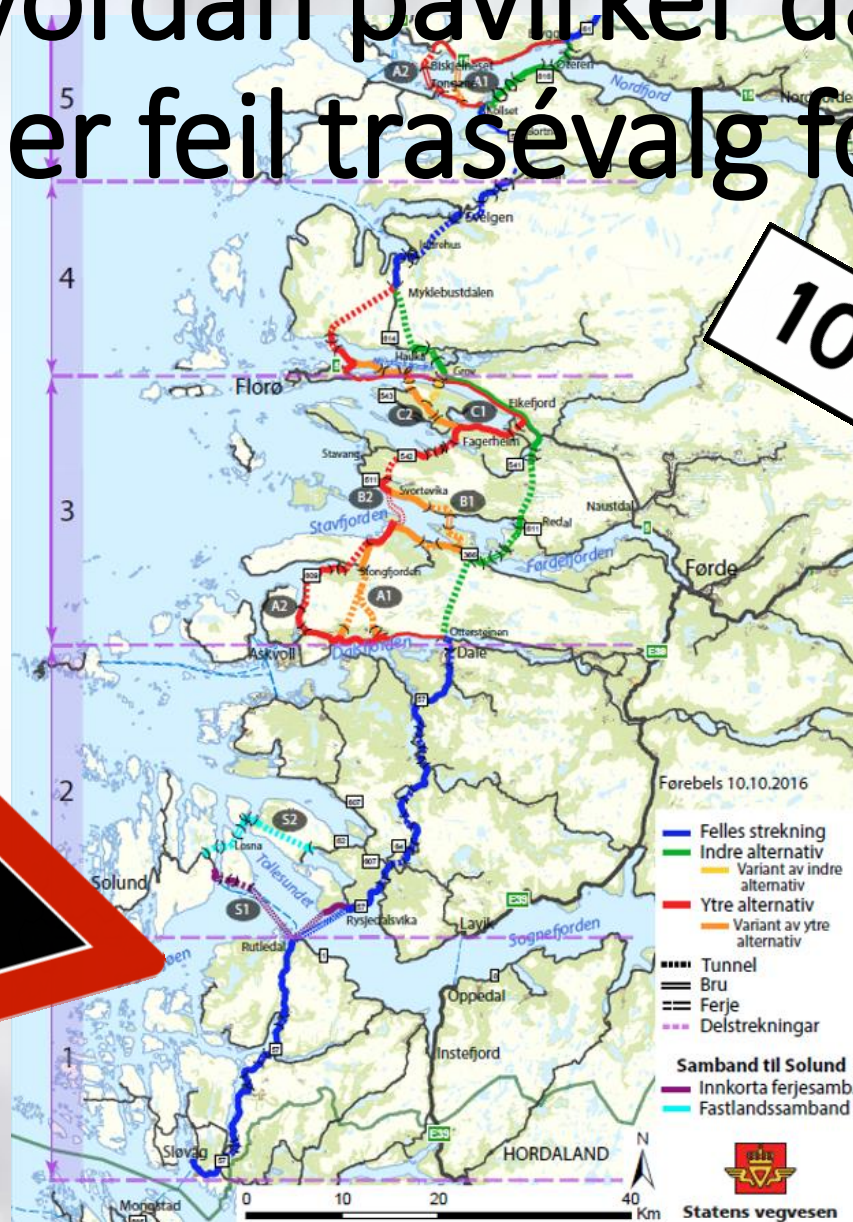
Hvordan påvirker dårlig infrastruktur transportbedriften?

- Får ikke utnyttet potensialet i regionen
- Krevende transportplanlegging
- Uforutsigbar transporttid
- Uforutsigbar transportkostnad
- Tidsgarantier på ekspressleveringer vanskelig å overholde (base – base m.m)
- Vanskeliggjør returlass – skaper tomkjøring (store miljø- og prispåvirkninger)
- Stor slitasje på kjøretøy og utstyr
- Små kystsamfunn overlever ikke
- Økte transportkostnader = prisdrevende (redusert konkuranseevne for næringslivet)

Hvordan påvirker dårlig infrastruktur sjåføren?

- Krevende transportplanlegging
- Stort tidspress
- Tidsgarantier på ekspressleveringer vanskelig å overholde (base – base m.m)
- Utfordrende å overholde strenge krav om «kjøre- og hviletid»
- Øker hastigheten på veien for klare leveringstidsfrister
- Kjører «egoistisk» – har ikke tid til å slippe andre trafikanter forbi
- Må stoppe når kjøretiden er brukt – hvileplass med gode fasiliteter på stedet?
- Stressende hverdag – ikke optimal kjøring – økende ulykkesrisiko
- Redusert rekruttering til transportnæringen

Hvordan påvirker dårlig infrastruktur eller feil trasévalg forbruk og miljø?



Valg av trasé for Kystvegen mellom Florø og Måløy.

Kystvegen må følge ytre alternativ, via Terøya. Dette skal være ein veg for kysten, ikkje ein ny tilførselsveg for midtre og indre deler av fylket. Det er kystområda mellom Florø, Svelgen og Måløy som no skal ha eit raskt og sikkert samanhengande vegsamband. Det blir derfor feil å argumentere for eit raskare samband til Førde, via Grov.

For lastebilnæringa, vil ytre trase gi eit betre samband via Terøya, framfor alternativet via Haukå Grov. Som storbrukar av denne vegen, med mange daglege transportar, må våre ønske vektleggast større betydning som målgruppe, en nokre få minutt kortare reisetid som meir sporadiske brukarar av sambandet ønskjer. Det er lett bevisleg at fellesskapet vil ha større nytte av ein rask og framtidretta veg med val av ytre trase.

Skal ein få bygge gode sambindingsvegar mellom hamnene og industrien på kysten, samtidig som ein også får opne opp for nye landområder som kan auke busetnad og industri, så er ytre vegval det klart mest framtidretta. Premissane for at dette blir realitet, ligg hos våre politikarar som klarer å sjå heilskapen i denne funksjonen, og kan velje den beste løysinga for framtida. Strekninga mellom Måløy og Florø er RTP. For å oppnå ønsket om folketalsvekst og næringsutvikling på denne delen av kysten må alle stå samla om eit felles mål, å bygge ein ny vekstregion som kan trekke folk og næringsliv til området. Skal ein få det til, må det også gjerast framtidretta val som er med på å utløse framtidig landområde, slik Terøy-alternativet vil, både for industri og bustadbygging. I dag er det ikkje tilgjengeleg ledig industriareal i Flora kommune, og knapt med areal for bustadbygging. Flora kommune har såleis lite potensial for vekst framover med mindre det ytre trasealternativet blir vald.

Meirnyttan ved val av ytre alternativ via Terøy, er så stor att dette må vektleggast som den beste løysinga når alle pluss skal summerast. Det er ein vinn-vinn for logistikk, næring og busetnad i området.

Styra i region 5 av Norges Lastebileier Forbund, som består av fylka Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal, har gjort eit val. Vår klare tilråding til politikarane på noverande fylkesting: **Sjå heilskapen i val av ytre trase, og gi oss det beste vegvalet for framtida. Vi er ei stor gruppe, som representerer mange arbeidsplassar, og vil ha stor nytte av dette sambandet.**

Januar 2018

NLF Hordaland
Torgils Rogne, Fylkesleder
Tlf. 913 74 981
e-post: torgrogn@online.no

NLF Sogn og Fjordane
Rolf Olav Tenden, Fylkesleder
Tlf. 901 44 471
e-post: rolfolav@tenden.no

NLF Møre og Romsdal
Finn Andre Fredvig-Erichsen, Fylkesleder
Tlf. 909 47 444
e-post: finn.andre@faf.no

Regionsjef, reg. 5

Hvordan påvirker dårlig infrastruktur eller feil trasévalg forbruk og miljø?

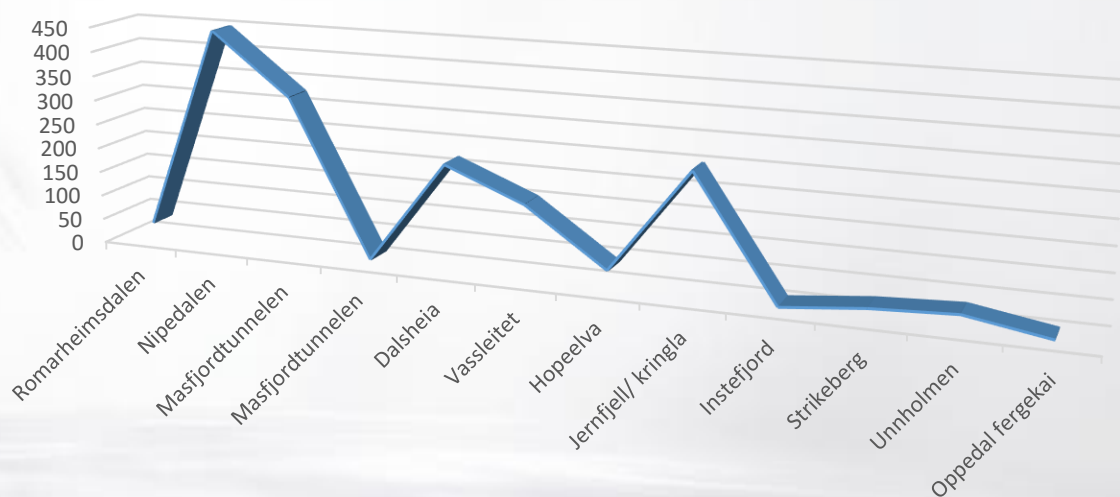


Scania R 580

Motor:	V 8 - EURO 6
Motorstørrelse:	580 HK
Modell:	2017
Type:	Trekkvogn med bulksemi
Sjåfør:	Harald Eliassen
Transportør:	JS Transport AS

Hvordan påvirker dårlig infrastruktur eller feil trasévalg forbruk og miljø?

E 39 Romarheim – Oppedal fergekai



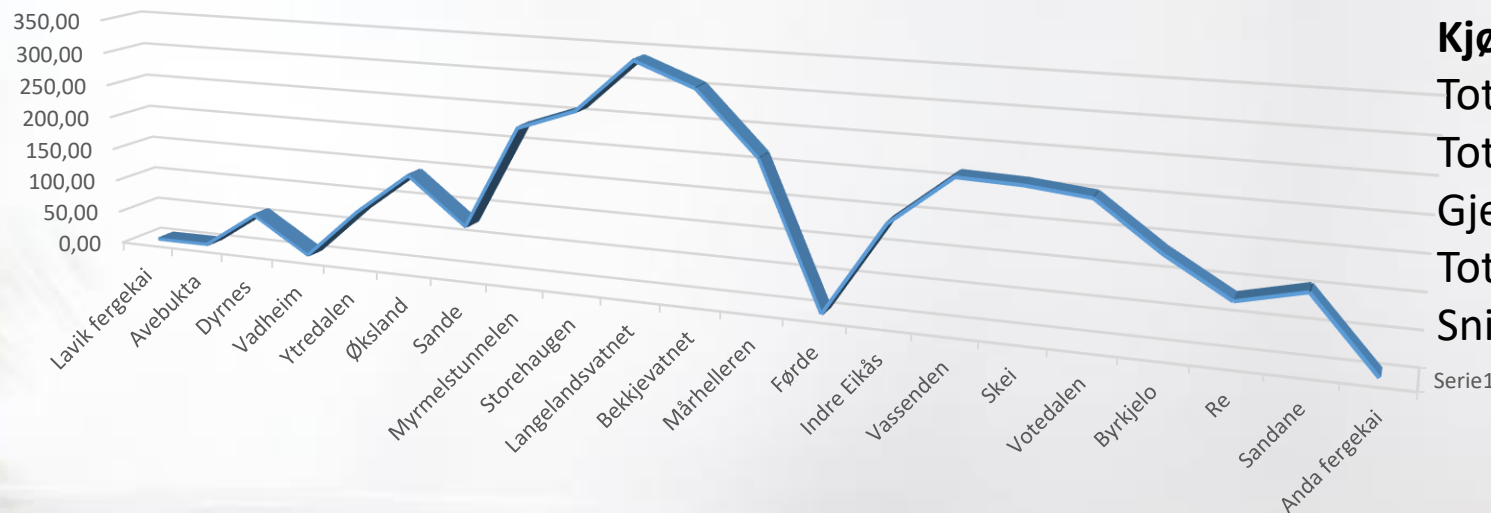
Kjøredata

Total kjørestrekning:	42,8 km
Totalvekt:	51,5 tonn
Gjennomsnittsforkbruk:	9,57 liter/mil
Totalt forbruk:	41,0 liter diesel
Snitthastighet:	57,0 km/t

Romarheimsdalen	Nipedalen	Masfjordtunnelen	Masfjordtunnelen	Dalsheia	Vassleitet	Hopeelva	Jernfjell/ kringla	Instefjord	Strikeberg	Unnholmen	Oppedal fergekai	Stedsnavn
36,00	450,00	326,00	9,00	218,00	153,00	40,00	250,00	5,00	22,00	30,00	2,50	m over havet

Hvordan påvirker dårlig infrastruktur eller feil trasévalg forbruk og miljø?

E 39 Lavik fergekai - Anda fergekai



Kjøredata

Total kjørestrekning:

152,8 km

Totalvekt:

51,5 tonn

Gjennomsnittsförbruk:

5,49 liter/mil

Totalt forbruk:

84,0 liter diesel

Snitthastighet:

63,0 km/t

Lavik fergekai	Avebukta	Vadheim	Øksland	Sande	Langelandsvatnet	Førde	Vassenden	Skei	Byrkjelo	Sandane	Anda fergekai	Stedsnavn
2,50	3,00	4,00	144,00	75,00	338,00	3,00	212,00	209,00	135,00	104,00	2,50	m over havet

Hvordan påvirker dårlig infrastruktur eller feil trasévalg forbruk og miljø?

Tenkt utbygd Kystvei mellom Knarvik – Florø
To felt, gul midtstripe



Kjøredata

Total kjørestrekning: 190,0 km?
 Totalvekt: 51,5 tonn
 Gjennomsnittsforkbruk: 4,90 liter/mil
 Totalt forbruk: 93,0 liter diesel
 Snitthastighet: 68,0 km/t?

Knarvik	Lindås	Leirvåg	Grinde	Varden	Rutledal	Vårdal	Selbakken	Dalsfjordbrua	Kleiva	Svortevik	Fagerheim	Florø	Stedsnavn
42,00	78,00	2,50	51,00	64,00	2,50	148,00	148,00	42,00	51,00	24,00	28,00	3,00	m over havet

Hvordan påvirker dårlig infrastruktur eller feil trasévalg forbruk og miljø?

- Årsdøgntrafikk (ÅDT) for tunge kjøretøy på E39 Romarheimsdalen i 2017: 347 (økende for hvert år)
- Av dette «antar» jeg at ca. 100 er vogntog med totalvekt på ca. 50 tonn.
- Setter dieselforbruk lik vår måling (2,66 kg Co₂ pr. liter forbrukt diesel)
- Vi får da følgende tabeller for Co₂ utslipp og dieselforbruk:

	Snitt forbruk	Antall km	Tot forbruk	CO ₂ utslipp (i kg)	ÅDT m/ 50 tonn	Totalt CO ₂ utslipp (i kg)		
						Pr. døgn	Pr. mnd.(21 d)	Pr. år (11 mnd)
Forbruk E39 Romarheimsdalen – Førde	9,57	42,8 km	40,95	108,93	100	10 892,70	228 746,70	2 516 213,70
Forbruk E39 Førde – Anda fergekai (samme antall km.)	5,49	42,8 km	23,49	62,48	100	6 248,34	131 215,14	1 443 366,54
Forbruk Kystvei Knarvik – Florø (samme antall km.)	4,90	42,8 km	20,97	55,78	100	5 578,02	117 138,42	1 288 522,62

	Snitt forbruk	Antall km	Tot forbruk	Dieselpris/ liter*	Forbruk i kr.	ÅDT m/ 50 tonn	Forbruk i kr.		
							Pr. døgn	Pr. mnd.	Pr. år
Forbruk E39 Romarheimsdalen – Førde	9,57	42,8 km	40,95	9,50	389,03	100,00	38 902,50	816 952,50	8 986 477,50
Forbruk E39 Førde – Anda fergekai (samme antall km.)	5,49	42,8 km	23,49	9,50	223,16	100,00	22 315,50	468 625,50	5 154 880,50
Forbruk Kystvei Knarvik – Florø (samme antall km.)	4,90	42,8 km	20,97	9,50	199,22	100,00	19 921,50	418 351,50	4 601 866,50

*Rabattert, ekskl. mva.

Takk for oppmerksomheten 😊